Dla członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa bezpłatnie

WIADOMOŚCI L. O. P. P.

KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO W POZNANIU

Rok II | Poznań, listopad 1926 | Nr. 16

Konto P. K. O. № 205713. — Adres redakcji: Dyrekcja Kolei Wały Zygmunta Starego 4

Czytelniku!

Czas już, byś zrozumiał — dlaczego pismo nasze musisz i powinieneś czytać!

Powinieneś — bo czas najwyższy zacząć się interesować bezpieczeństwem państwa, społeczeństwa, twej rodziny.

Musisz — bo to Twojem obowiązkiem tak jak naszym przypomnieć Ci o tem.

Przezwycięż lenistwo!

Czytaj i innym zalecaj!

Pomóż i innych do pracy nakłoń — a przyszłe pokolenia z wdzięcznością będą wspominać swych ojców, czego niestety my nie możemy powiedzieć o swoich dziadach; mówiąc:

„Jakoś to będzie"
Zgubili Polskę.

Niechcemy powrotu do knuta pruskiego lub moskiewskiego,

Niechcemy śmierci naszych bliskich,

Niechcemy ubóstwa.

Lotnictwo Nas strzeże!
Pełńmy więc wobec niego swe powinności!

Nasz sąsiad.

(Ciąg dalszy)

W ostatniem numerze Wiadomości L. O. P. P. zapowiedziałem przedstawić wysiłek Sowietów na polu literatury lotniczej.

Otóż „Wiestnik Wozdusznogo Flota" z lutego b. r. podaje nam szereg ciekawych cyfr statystycznych z lat 1924, 1925.

Do 1925 r. w Z. S. S. R. wszelkie wydawnictwa lotnicze drukowane były przez ogólne Państwowe Wojskowe Wydawnictwa i instytucję podobną do naszego Wojskowego Instytutu Naukowo-Wychowawczego.

Materjał do wydawnictwa dostarczała Wojskowo-Naukowa Redakcja Wojskowej Floty Powietrznej *), która istniała jako pododdział Głównego Zarządu Floty Powietrznej

W roku 1924 wydrukowano 1.759.350 arkuszy poszczególnych dzieł pod 34 tytułami. Przeciętna wielkość każdej książki wynosi więc około 7 ½ arkuszy drukowanych.

W roku 1925 Redakcja Wojskowo-Naukowa przekształca się w Awio wydawnictwo (Awio izdatielstwo), czyli oprócz aparatu redakcyjnego otrzymała ona ulotny aparat Wydawniczy. Rezultaty były następujące:

Wydrukowano arkuszy 4.847.000.

Nazw dzieł — 81, o przeciętnej wielkojci 6½ ark. każde.

Z chwilą usamodzielnienia się restancji wydajność jej wzrosła prawie trzykrotnie.

Zaznaczyć należy, że Awio wydawnictwo zupełnie wyeliminowało ze swego programu działalności literaturę agitacyjną, pozostawiając ją „Awiochimowi". Sama zaś wydaje dzieła poważniejsze i naukowe.

Na wydawnictwa naukowe przypada około 50 proc. całości, około 25 proc. na czasopisma i 25 proc. na inne książki i broszury więcej popularne i polityczne.

Kierunek obrany przez wydawnictwo Awio, co do charakteru prac drukowanych jest dla nas wielce ciekawym. Na pierwszem miejscu postawiono prace **wojskowo-taktyczne,** następnie idą dzieła **wojskowo-techniczne,** dalej podręczniki.

Wydawnictwa sowieckie lotnicze, jeżeli nie zawsze są idealne pod względem treści, wykonywują wszak wielką pracę — budzą umysł fachowców jak również i całego społeczeństwa. Każda książka wydaje się przeciętnie w 5 tysiącach egzemplarzy, a po roku zwykle wydanie wyczerpane.

Jeżeli przejrzymy tylko jeden miesięcznik „Wiestnik Wozdusznogo Flota" (Wiadomości Floty Powietrznej), świetnie wydawany *) i redagowany, zobaczymy jak intensywnie pracuje myśl naukowa **w lotnictwie Sowieckiem.**

Kilka lat temu 9/10 zeszyt wypełniany był tłumaczeniami literatury zachodnio-europejskiej i amerykańskiej, obecnie, oprócz kroniki światowej, prawie całe 100 proc. artykułów są oryginalne.

Myśl lotnicza w Sowietach szuka najlepszych rozwiązań zagadnień taktycznych i strategicznych, technicznych i szkolnictwa, a dążenie to znajduje sobie ujście na łamach prasy fachowej, tolerującej szeroko i liberalnie dyskusje na wszelkie możliwe tematy z dziedziny lotnictwa.

U nas myśl lotnicza śpi snem sprawiedliwego. Dyskusje jeżeli są prowadzone to na tematy raczej buchalteryjne niż naukowe i celem tych dyskusyj jest obrzucanie błotem bliźnich.

Mamy szereg czasopism L. O. P. P. obliczonych tylko na propagandę, lecz ani jednego rzeczywiście fachowego. Miesięcznik wojskowy Bellona nie może udzielić lotnictwu dostatecznie miejsca, gdyż musi obsłużyć wszystkie bronie i służby, jak również umieszczać artykuły o charakterze ogólno-wojskowym, traktujące o organizacji, strategji, historyczne i t. p. Pozatem budżet Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego skracany rok rocznie nie może już wspierać autorów dzieł o temacie stosunkowo ograniczonym.

Z początkiem b. r. z polecenia byłego Zarządu Głównego stworzono przy Poznańskiem Komitecie Wojewódzkim Prasową Agencję Lotniczą, która miała rozwinąć się w Centralę Wydawnictw Lotniczych. Lecz walne zgromadzenie w połowie tego roku zajęło tak wrogi stosunek wobec wydatków na wydawnictwa lotnicze, że pospieszyliśmy agencję zwinąć.

Czy słusznym był pogląd walnego zebrania? Niechęć do literatury lotniczej wywołała prawdopodobnie powódź małowartościowych książek i broszurek propagandowych, pisanych przez ludzi mało mających wspólnego z lotnictwem.

Ale... czy najlepszym środkiem naprawy rzeczy niedoskonałej, jest zniszczenie tej rzeczy?

Budżet tegoroczny L. O. P. P. daje na wydawnictwa, konkursy i nagrody ogółem 2 proc.

Czy dać możność kształcić umysł lotników — przy pomocy prasy jest mniej ważnym zadaniem niż subsydjować studentów i inżynierów zagranicą? Czy budzić — myśl organizacyjną, taktyczną lub techniczną jest mniej ważnym od szkolenia w pilotażu?

Nowych wydawnictw lotniczych w roku bieżącym nie znajdziemy, bo budżet ich nie przewidział.

Podręczników szkolnych (poważnych) lotniczych z wyjątkiem jednego świetnego dzieła inż. Mokrzyckiego nie widzimy.

„Przygotowanie nowych kadrów — pisze „Wiestnik Wozdusznogo Flota" — przygotowanie żywej siły, co odbywa się w naszych szkołach — jest pilnym warunkiem podstawowego rozwoju naszego lotnictwa. Bez podręczników przygotowanie to staje się domowem, nabiera cech zanadto praktycznych i wywołuje pogardę do teorji u naszego personelu latającego".

Słowa te mają większe zastosowanie do nas, niż do bolszewików. Widziałem cały szereg instrukcyj i podręczników sowieckich, o których my nie możemy nawet marzyć obecnie.

Taktykę lotnictwa wydało aż trzech autorów. U nas dotychczas wydano tylko jedną i tej nakład już się wyczerpał.

Wskazać tu muszę również na Francję, która wydaje wielką ilość dzieł fachowych. Nakłady, jak na nasze stosunki nadzwyczajne. Leży przedemną „Wspaniały raig Pelletier Doisy Paryż—Tokio samolotem, na okładce napisano „14 tysiąc". Niektóre książki i broszury liczą po 10 i więcej wydań.

L. O. P. P. musi przyjść z pomocą lotnictwu wojskowemu, gdyż ono wyrasta ze swego ubranka z 1919 roku.

Zrobiono olbrzymi wysiłek ażeby wyposażyć go w samoloty, ilość których stawia nas w pierwsze szeregi państw europejskich, uzupełniono personal latający i techniczny. Lecz wysiłek ten pochłonął tyle pieniędzy, że nawet stosunkowo drobne wydatki, jak na wydawnictwo nprz., stały się jakiś czas niemożliwe.

Mogą postawić mi zarzut, że zbytnio militaryzuję zadania L. O. P. P. Słyszałem nie raz, że należy wspierać lotnictwo wojskowe powszechnie, przez popieranie instytucyj cywilnych pokrewnych. Że państwo wcześniej czy później znajdzie konieczne środki materjalne i wszystkie braki uzupełni.

Oby nie było za późno!

Bodaj że jedyna rzecz, którą przy złem obchodzeniu się z nią, nie da się nigdy naprawić — to czas.

Strata czasu — śmierci jest podobna, mawiał jeden z wodzów XVIII. stulecia.

A też i nazwa naszej organizacji wyraźnie wskazuje na jej zadanie. Wszak jesteśmy Ligą Obrony Powietrznej Państwa, a narzędziem obrony państwa jest przedewszystkiem wojsko.

Żadne państwo europejskie nie traktuje swego lotnictwa cywilnego inaczej jak przerwę lotnictwa wojskowego, lecz każda rezerwa ma więcej czasu na przygotowanie się do walki niż oddziały czołowe.

Zresztą rezerwa również winna myśleć jednakowo z wojskiem walczącem, winna z literatury wojskowej lotniczej także korzystać.

Żaden dział wojskowości nie jest tak ściśle związany i przeplatany z życiem cywilnem państwa jak lotnictwo, trzeba tylko umieć go wykorzystać.

Ażeby postawić zagadnienie literatury fachowej lotnictwa na właściwe tory zdaniem mojem należałoby:

1. Na przyszłem walnem zebraniu L. O. P. P. kwestję tę należycie wyświetlić i domagać się powiększenia kredytów na ten dział.

2. Stworzyć centralę wydawnictw lotniczych. Nie przesądzam siedziby tej instytucji, lecz winna ona przyjąć w grono swych pracowników jaknajwiększą ilość fachowców.

3. Założyć nowe pismo o charakterze czysto naukowym, w którym mógłby wypowiedzieć swe myśli lub skrytykować cudze każdy obywatel interesujący się: strategją, taktyką lotnictwa, jego organizacją, wyszkoleniem, zaopatrywaniem, przemysłem wojennym, uzbrojeniem samolotów, fotografją lotniczą, aeronawigacją, mechaniką, zagadnieniami żeglugi powietrznej cywilnej, prawem lotniczem i wielu innymi tak czy inaczej stykającemi się z lotnictwem.

4. Rozpisać konkursy na kilka dzieł ogólno i wojskowo lotniczych oraz na kilkanaście podręczników szkolnych.

Nagrody winny być znaczne, ażeby przyciągnąć do konkursu pierwszorzędne siły fachowe, ceniące swoją pracę i swój czas.

Sąd konkursowy w takich warunkach będzie mógł odrzucić wszystko małowartościowe, co tylko zniechęca ogół do czytania literatury t. zw. lotniczej.

Powtarzam jeszcze raz: myśl lotnicza u nas śpi snem sprawiedliwego. Trzeba ją obudzić. **S. Abżołtowski.**

Lotnictwo sanitarne.

Pomimo swej „młodości" — lotnictwo bierze coraz to większy udział we wszystkich przejawach życia człowieka. Coraz to częściej słyszymy o wykorzystaniu lotnictwa dla celów rolnictwa (tępienie owadów na polach i w lasach) — dla celów handlowych, transportowych itd.

Dziś pomówimy o nowej usłudze, jaką oddaje lotnictwo społeczeństwu, będąc zastosowane dla celów sanitarnych.

Nieco historji.

Pomysł zastosowania środków aeronautycznych dla celów sanitarnych nie jest nowym. Już w roku 1892, Szef Wojskowego kierownictwa Sanitarnego w Holandji, Generał Mooi wysunął projekt wykorzystania balonów i sterowców bądź dla przewożenia rannych z pola bitwy, bądź dla wyszukiwania z powietrza miejsca, gdzie są ranni, celem wysłania tam oddziałów sanitarnych.

Jednak, wobec nieudoskonalenia środków, projekt nie znalazł zastosowania. Dopiero w r. 1910, gdy na arenę powietrzną weszło lotnictwo, coprawda bardzo a bardzo młode, tenże generał Mooi wraz z lekarzem francuskim Dr. Test, ponownie zwracają uwagę opinji wojskowej i społecznej na korzyści, które mogłoby dać lotnictwo będąc zastosowane do celów sanitarnych. Dzięki niezwykle gorącemu poparciu, szczególnie ze strony towarzystw lekarskich, projekt Generała Mooi przestaje być iluzorycznym, i już podczas manewrów jesiennych we Francji w r. 1912 prowadzą się doświadczenia. W tymże roku poraz pierwszy na świecie, na wszechświa-

towej wystawie lotniczej w Paryżu, ujrzano pierwszy samolot sanitarny, nazwany „Juillot-Ribet" *).

Początkowo obrano sobie za zadanie wyszukiwanie zgrupowań „rannych" na polu bitwy (na manewrach). Dalsze próby, prowadzone aż do roku 1914 pod kierownictwem lekarzy Raymonda i Shassingue'a, zakończyły się katastrofą, w której zginął doktor Raymond. Wybuch wojny przerwał rozpoczęte próby.

Rozpatrując pierwotny projekt zastosowania lotnictwa sanitarnego w przyszłej wojnie — zastanawiano się nad prawną stroną użycia tego lotnictwa, chcąc mu nadać prawa „nietykalności" — na wzór statków morskich, które na podstawie Konwencji Genewskiej r. 1864 i 1906, korzystały z szeregu przywilejów, uznanych przez mocarstwa całej kuli ziemskiej. — W tym też celu projektowano umieścić na płatowcach znaki Czerwonego Krzyża, które miały gwarantować nietykalność płatowców.

Jednak, interpretując postanowienia obydwu konwencyj natrafiono na duże trudności, — bowiem prawo „neutralności": „nietykalności", z godnie z temi konwencjami przysługiwało tylko tym objektom sanitarnym (i personelowi), które gwarantować mogą „nie mięszanie się w działania wojenne" i „nie wykorzystywanie swych przywilejów w celu przyczyniania się do szkód nieprzyjaciela. Zestawiając zadania jakiemi chciano obarczyć lotnictwo sanitarne (wywiad rannych na polu walki, transport tychże rannych) — z obowiązującemi konwencjami — wyjaśnionem zostało, że trudno będzie podciągnąć lotnictwo sanitarne pod prawa konwencyj, gdyż przeciwnik mógłby zawsze i słusznie kwestjonować, że samolot sanitarny, latający nad polem bitwy dla wyszukania rannych, jednocześnie ma możność obserwować ruchy nieprzyjaciela, jego przygotowania się, umocnienia i t. d. — czyli że czynność jego mogłaby być zakwalifikowaną jako „mięszanie się do działań wojennych" a co zatem idzie, przeciwnik miałby prawo wystąpić aktywnie w stosunku do tych środków powietrznych, niszcząc je, nawet nie zważając na oznaki Czerwonego Krzyża.

To też z inicjatywy adwokatów paryskich Juillot'a i Fachil'a oraz pułkownika Kwintona — przystąpiono do ustalenia prawnych kompromisów, jednak wojna światowa przerwała wszczęte rokowania.

Z chwilą rozpoczęcia wojny światowej ustały próby zastosowania lotnictwa sanitarnego, nietylko wskutek nieuregulowania użycia tychże na drodze prawnej, lecz z braku płatowców nawet dla celów wojennych.

Pierwsze trzy lata wojny nie znały powietrznego transportu rannych i chorych. Zdarzały się pojedyńcze wypadki, że lotnicy transportowali drogą powietrzną swych rannych kolegów. Dopiero ku

---

*) Juillot — słynny adwokat paryski, który od szeregu lat zajmuje się „uprawnieniem" lotnictwa sanitarnego. (Międzynarodowy Czerwony Krzyż).

końcowi wojny, gdy produkcja płatowców znacznie wzrosła, zagadnienie transportu sanitarnego ponownie nabiera aktualności, — jednak wojna światowa zasadniczo zmodyfikowała pierwotne projekty, użycia lotnictwa sanitarnego.

Nie zważając nawet na brak podstaw prawnych dla lotnictwa sanitarnego, sposób prowadzenia wojny wykluczał możliwość ukazania się nad polem bitwy płatowca nieuzbrojonego, latającego na małej wysokości, gdyż taki płatowiec byłby natychmiast zestrzelony ogniem nieprzyjaciela. Gdyby zaś dla bezpieczeństwa płatowiec sanitarny latał dość wysoko — nie spełnił by swego zadania, bowiem z dużej wysokości nie zdołał by odróżnić rannych od zdrowych. Również niemożliwem było lądowanie płatowca na polu bitwy, ze względów chociażby technicznych. Pole bitwy usiane było tysiącami lejów od pocisków, przeszkodami z drutów kolczastych itd.

Wojna światowa postawiła nową zasadniczą tezę dla lotnictwa sanitarnego: ewakuacja chorych i rannych tylko możliwą jest z bliskiego tyłu (8—15 klm.) do głębi kraju.

Pierwsze i ostatnie próby przeprowadzono pod koniec wojny (listopad 1918), na specjalnie przerobionym płatowcu „Voisin"; — dały one podstawy do praktycznego zastosowania lotnictwa sanitarnego dla ewakuacji chorych i rannych z bliskiego tyłu.

Znaczna ilość sprzętu lotniczego pozostałego po wojnie światowej, oraz zredukowanie armji spowodowało, że państwa europejskie, w tej liczbie i Francja mogły przeznaczyć dla lotnictwa sanitarnego pewną ilość płatowców. Z drugiej strony, wymagała tego sytuacja w kolonjach francuskich, gdzie rozpoczęły się początkowo drobne utarczki, które niebawem urosły w Marokańską epopeję.

W roku 1919, dla transportu rannych i chorych w oddziałach kolonjalnych, skonstruowano we Francji płatowiec „Aerochir", unoszący 12 osób: 2 pilotów, 8 leżących chorych lub rannych i 2 z personelu medycznego. W Ameryce dostosowują do transportu sanitarnego dla przewiezienia 6 chorych płatowiec „De Havilland" i „Kestiss".

Wzrastające zamieszki w kolonjach francuskich, brak odpowiedniego transportu kolejowego i samochodowego, powodują, że w roku 1920, w Afrykańskich kolonjach, Francja rozporządza 60 płatowcami sanitarnemi „Breguet" przerobionemi z płatowców wojskowych. Wspomniane płatowce mogły unieść dwuch leżących chorych.

Od tej chwili rozpoczyna się intensywna działalność lotnictwa sanitarnego. W roku 1921, w Lewanie 150 rannych zawdzięcza szybką pomoc lekarską transportowi powietrznemu. W ciągu jednego dnia, podczas walk w Syrji, 10 płatowców sanitarnych przetransportowało ogółem 80 rannych na odległość 400 klm.

W ciągu 1922 roku lotnictwo sanitarne francuskie ewakuowało ponad 550 rannych, w ciągu 1923 roku, jedna tylko eskadra sanitarnaprzewiozła ponad 800 rannych. W roku 1924 i 25, cyfry te znacznie zwiększają się z racji walk z Abd-el-Krimem.

Anglicy również zastosowali lotnictwo sanitarne w swych kolonjach, przeważnie dla transportu chorych. W r. 1923 podczas epi-

demji dezynterji w okolicy Bagdadu, w ciągu 5 dni przetransportowano 200 chorych.

Nieocenione usługi okazywane wojsku przy transporcie rannych i chorych, zaciekawiły coraz to szersze warstwy społeczeństwa, w wyniku czego poszczególne towarzystwa Czerwonego Krzyża organizują lekarską pomoc na sanitarnych płatowcach, przerzucając z miejsca na miejsce lekarzy, medykamenty itd., szczególnie w wypadkach wybuchu epidemji. O działalności lotnictwa sanitarnego cywilnego — wspomnę później.

Projekty międzynarodowych konwencji o lotnictwie sanitarnym, opracowane, jakto już wspominałem, jeszcze przed wojną światową, — dopiero po dłuższej przerwie, ponownie zostały wysunięte na forum publiczne, jednak zostały zasadniczo zmienione; oparte na podstawach doświadczeń nowoczesnej walki.

W roku 1923, na XI. Międzynarodowym Zjeździe Czerwonego Krzyża postanowiono przystąpić do opracowania konkretnego projektu, pod kierownictwem znanego nam już adwokata Juillot i wiceprezesa Międzynarodowego Komitetu Czerwonego Krzyża p. Paul de Gouttes.

W rezultacie, na XII. zjeździe, w r. 1925, projekt opracowany przez powyżej wskazanych znawców, został definitywnie przez Zjazd zatwierdzony w formie międzynarodowej sanitarno-powietrznej konwencji, jako uzupełnienie do konwencji roku 1906 i r. 1907 (Morska konwencja). Nie będzie bezcelowym zapoznać się ogólnikowo z zasadami tejże konwencji.

Międzynarodowa konwencja sanitarno-powietrzna ustala pewien „protektorat" nad płatowcami sanitarnemi, który zaznacza się w tem, że tak płatowce, jak i personel sanitarny, jako ich załoga, w razie trafienia do przeciwnika, nie mogą być wzięci do niewoli lub internowani (w państwie neutralnym). W tym wypadku, tak płatowce jak i personel, zachowują prawo nietykalności swego majątku, za wyjątkiem medykamentów, które nieprzyjaciel ma prawo zabrać dla swych potrzeb. Personel może pozostać nadal u przeciwnika, pełniąc w dalszym ciągu swe funkcje sanitarne wśród ziomków. Z tą chwilą, gdy sytuacja wojskowa pozwala na powrót do swoich — płatowce sanitarne mogą odlecieć.

Z powyższych przywilejów korzystają tylko te płatowce, które są skonstruwane specjalnie dla celów sanitarnych, oraz tylko w tym wypadku gdy, jeszcze przed ich użyciem, nieprzyjaciel zostanie powiadomiony o nazwach i numerach tychże płatowców. Co zaś się tyczy personelu sanitarnego, to korzystać z przywilejów może tylko personel fachowy za wyjątkiem pilotów i mechaników, co do których musi być stwierdzone, że pełnią oni swe funkcje wyłącznie w oddziałach sanitarnych.

Równocześnie z powyższym, konwencja stawia jako warunek, by płatowce sanitarne były w wyłącznej dyspozycji organizacyj sanitarnych, by użycie ich skierowane było wyłącznie dla ewakuacji rannych i chorych, transportu personelu fachowego i medykamentów. Natomiast nie wolno umieszczać na płatowcach sanitarnych apara-

tów fotograficznych, radjotelegraficznych, rakiet itd. Również płatowce sanitarne nie mają prawa zbliżać się do linji nieprzyjaciela na pewną odległość, która zostanie określoną następnie. Niewykonanie jednego z tych warunków, daje prawo nieprzyjacielowi do zastosowania środków jakie uzna za stosowne.

Konwencja przewiduje na czas pokoju szereg ulg dla lotnictwa sanitarnego. Dotyczą one pewnych ułatwień przekroczenia powietrznej granicy w celu okazania lekarskiej pomocy.

Tak, czy inaczej, Międzynarodowa Konwencja sanitarno-powietrzna posunęła znacznie naprzód użycie lotnictwa sanitarnego w przyszłych wojnach. Nie wyczerpała ona jednak wszystkich zagadnień (urządzenia specjalnych lotnisk sanitarnych) — jak również stworzyła szereg czysto teoretycznych warunków, (powiadamianie nieprzyjaciela o nazwie: numerze płatowca sanitarnego) — które w rzeczywistości trudne będą do wykonywania. Należy jednak przypuszczać, że na perjodycznych zjazdach Czerwonego Krzyża ustali się cały szereg nieprzewidzianych jeszcze wypadków i uzupełni się w ten sposób poprzednio przyjętą konwencję.

(Dalszy ciąg nastąpi). **M. Romeyko.**

Znaczenie lotu kpt. Orlińskiego.

Przestrzeń znika. Znakomity już dziś pilot kapitan Orliński znany z przelotu Warszawa — Tokio i z powrotem, zwycięzki współzawodnik Pelletiera D'Oisy, ostatnim swoim lotem zaimponował całemu światu.

Niejeden z czytelników powiedziałby sobie, otóż to właśnie wystarcza. Poznali, że Polacy, to panie dorodzieju coś mogą! Ale nie tylko o to nam chodzi, zastanowimy się tu głębiej nad znaczeniem tego właśnie przelotu.

Nasuwają się na następujące czynniki a mianowicie:

Państwowo-propagandowy,

Ekonomiczny,

Polityczny.

Zajmiemy się nimi po kolei.

Lot na przestrzeni 22,600 klm., wykonany w 38 godzinach 20 minutach przez oficera wojsk lotniczych armji polskiej, pozwala podziwiać nas Europie i Azji. Warunki atmosferyczne, które nie pozwoliły się pokonać Pelletierowi nie stają się niemożliwemi do zwalczania dla Orlińskiego. A więc tężyzna fizyczna, znakomite opanowanie sprzętu, silny hart woli, górują u naszych synów Ojczyzny nad innymi. Zorganizować cały zastęp stacji benzynowych na szlaku Warszawa — Moskwa — Kazańsk — Krasnojarsk — Czyta — Harbin — Muhden — Hejko — Tokio, to nie żart. I to gdzie? W Azji! Aż do Krasnojarska to praca bolszewicka Awiochiumu.

W tej Azji, w której tajgi i tundry ponad któremi przelatywał Orliński, do dziś dnia pozostają niezbadane, wszędzie przedstawicielstwa polskie, uwiadomione o przelocie, przygotowały wszystko i ułatwiły posuwanie się naprzód. A teraz przypatrzmy się sposo-

bowi propagandy. To cichy, a właśnie dlatego rozgłośny sposób. O przelotach Arrachartów, Pelletierów, Francuzów, Pinedów, słyszało się nim zostały dokonane już całe miesiące przedtem. Czasami niektóre z nich nie doszły nawet do skutku, ale reklama zrobiła swoje i wszyscy w okół wiedzieli, że dane państwo, do którego należał ów as, stoi na wysokości zadań lotniczych stawianych obecnie.

A u nas? U nas to tak jak pod Sommo-Sierą. Pokazał cesarz działa Polakom, a oni je zaraz zabrali, bez długich przygotowań i chełpienia się, jaki to ich zaszczyt spotyka!

Niedawno jeden z tytanów polskiego lotnictwa pułk. Rayski obleciał wybrzeża Europy i Afryki. Zdaje się że miał zamiar polecieć i na wschód, lecz sprawy pilniejsze nie pozwoliły mu na to.

Polecił więc wykonać przelot kpt. Orlińskiemu. Orliński wziął samolot pułk. Rayskiego i poleciał w drogę tak jak by to był lot z Warszawy do Krakowa. Tu pokazał, że niema czynu, który by Polak dokonać nie potrafił, mając jako ideę przewodnią słowo: Ojczyzna.

Dopiero gdy lot się ukończył, gdy płatowiec wraz z załogą znalazł się na naszej ziemi z prowrotem, wówczas rozległy się fanfary po całym świecie — Polska zadziwiła narody. Japończycy bowiem dotąd bardzo niejasne mieli o Polsce i Polakach pojęcie. Myślano, że Polacy mówią po rosyjsku, dopiero mowa kpt. Orlińskiego wygłoszona w Tokio przekonała ich, że jest inaczej. Tak, uważano nas za jakąś rzeczpospolitą Andorra czy San Marino. A tu nagle patrzą to to potęga. Miła chyba dla Japończyków niespodzianka?

Przejdziemy teraz do następnego z czynników. Gdy weźmiemy do rąk mapę, zobaczymy, że lot kpt. Orlińskiego szedł prawie że po linji prostej Warszawa — Tokio, i trwał niespełna dwie doby. Jeżeli rozważymy, że przestrzeń tę można przebyć przy idealnych połączeniach kolejowych w pięć tygodni, będziemy mieli odpowiedź na nasz drugi czynnik. Niemcy zamierzają przeprowadzić linję lotniczą, między Europą a Ameryką przez biegun polarny, jako przestrzeń najkrótszą. Jednakowoż z jakimi trudnościami zaopatrzenia będą oni walczyć w krainie wiecznego lodu?

A tu? po drodze umieści się cały szereg stacji benzynowych, szereg hangarów, gdzie złożą się towary mające być transportowane. Nawet najdelikatniejsze owoce, nie zepsują się w 48 godzinach. Niezapominajmy, że bolszewicy zorganizowali już dzisiaj z Syberji transport futer na aparatach Junkers. Weźmy zarazem pod uwagę, że nośność płatowców transportowych dochodzi do 10.000 kg.

Nie wchodzę tu więcej w szczegóły, są bowiem jasne.

Trzeci czynnik to czynnik polityczny. Jakżeż niepodobało się naszym sąsiadom, że Polacy posiadają tyle tężyzny!

Jak to im nie na rękę! Bo dlaczegoż tego lotu nie dokonał jakiś Hans na Junkersie, albo Rykow na Ukrwozduchpłacie? To nieprzyjemnie! Rozumiem, ale należało o tem pomyśleć wcześniej kochani sąsiedzi, bo teraz to nie sztuka, no i nie zasługa. Że ci Polacy tak się szybko orjentują. I gdzieś aż do Japonji ich zaniosło, pomyśli sobie bolszewik. Jeszcze dobrze nie odpocząłem po Muhdenie,

a tu znowu zaczynają się jakieś serdeczności Japończyków z Polakami. I Syberja przestaje już być krajem, o który się można oprzeć. Samoloty polskie i japońskie mogą opanować błękity Syberyjskie. Cofać się już dziś nie można w nieskończoność, jak za czasów Napoleona. Wszędzie znajdą! I Japończycy widzą co to za naród ci Polacy. W 38 godzinach przybyć do Tokio!

Nawet Abe i Kawaki *), tak się nie spieszyli. I zadzierzgnęły się węzły przyjaźni między krainą wschodzącego słońca a krajem srebrnego orła, podając sobie ręce w osobach Kawaki i Orlińskiego.

Nie zapominajmy, że do podniesienia na takie wyżyny imienia narodu polskiego przyczyniła się instytucja L. O. P. P. w bardzo wielkiej mierze. Subsydjowała bowiem tę całą imprezę.

M. Szczudłowski.

Angielski model „Frelan"
półtorapłatowiec typu Kaczego.

Model ten odznacza się szczególną prostotą budowy oraz, jako model rekordowy, stosunkowo dużemi płatami. Kadłub modelu stanowi 90 cm. długa beleczka motorowa o przekroju 12 mm. Na jednem z końców beleczki motorowej znajduje się, umocowny w kształ. lit. T patyczek dla łożysk obu śmigieł, na drugim natomiast końcu nieruchome zaczepienie gumy.

Tuż za zaczepieniem znajduje się czołowy płat (mały) o rozpiętości 32½ cm. oraz 9 cm. największej głębokości. Takowa winna być ruchomą t. j. przesuwalną celem regulowania lotów. Mniejwięcej na środku beleczki motorowej, jest umocowane podwozie. Wykonane jest ono z dwuch cieńkich patyczków bambusowych, ustawionych w kształcie lit. A, a w celu zwiększenia odporności, usztywnione jeszcze przez dwa krótsze patyczki (patrz rys.). Na końcach goleni podwozia montujemy dwa kółeczka o średnicy 22 mm. i to za pomocą cienkiego drutu stalowego nagiętego w kształciu lit. U. Podwozie to okazało się wskutek tej budowy bardzo dobre, gdyż wskutek swej elastyczności na wszystkie strony daje możność startowania także na terenie nierównym. Kilka cm. za podwoziem znajdują się płaszczyzny nośne, które w swej głębokości obniżają się stopniowo ku końcom.

Rozpiętość górnego płata wynosi 70 cm. zaś dolnego tylko 47½ cm. By zapobiedz uszkodzeniom śmigieł i łożysk podczas lądowania, znajduje się pod takowemi płózka z drzewa bambusowego. Do zapędu modelu służą dwa pasma gumy, z których każde składa się z 14 gum o przekroju 3 mm. Każde pasmo pędzi jedno śmigło o średnicy 22½ cm.

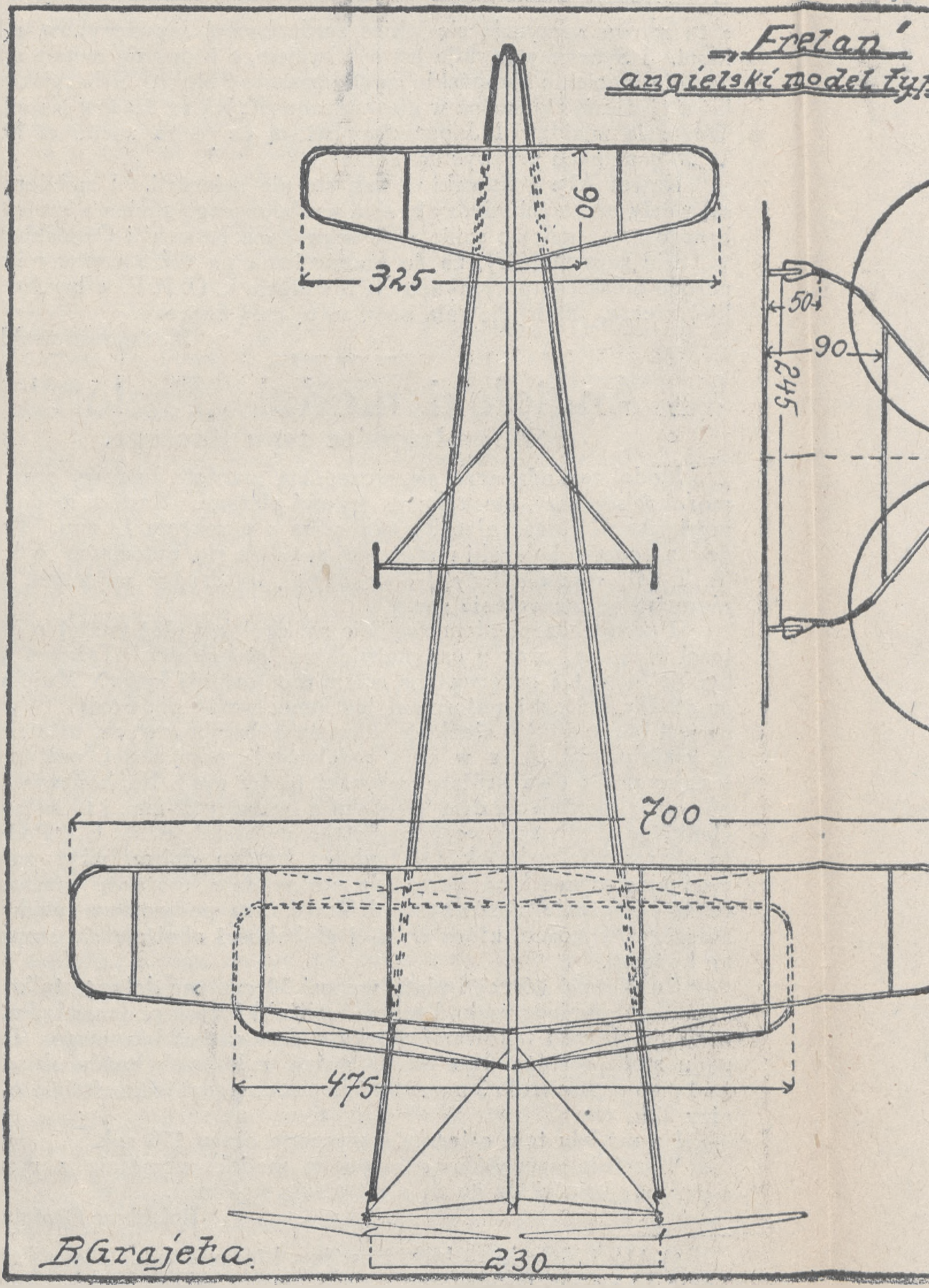
Na modelu tem osiągnięto wyczepu czasu 170 sek.

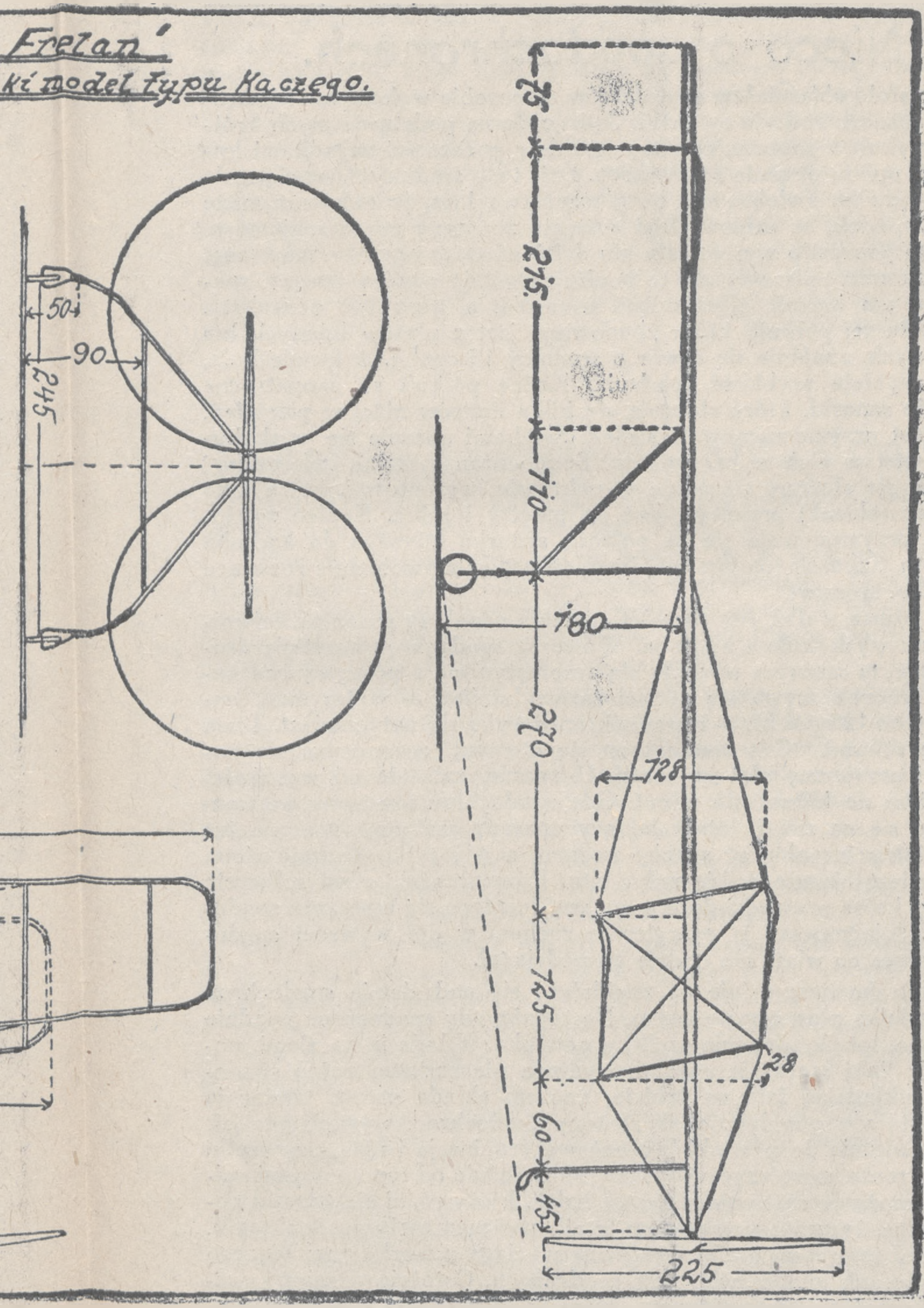
Wszelkie szczegółowe wymiary modelu wynikają z rysunku, a przy zręczności, da go się z łatwością wykonać.

Bolesław Grajeta.

---

*) Abe i Kawaki — lotn. japońscy, którzy dokonali lotu Paryż — Tokio. Lot kpt. Orlińskiego pobił wszelkie rekordy (przyp. autora).


„Frelan"
angielski model typ
90
325
50
90
245
700
475
B. Grajeta.
230


Frelan'
ki model typu Kaczego.
50
90
245
75
215
110
180
270
128
125
28
60
45
225

Nieco o spadochronach.

Ostatnio objaśniałem czytelników o sposobie wykonywania akrobacji i różnego rodzaju ewolucji. Sądząc, że na podstawie mych krótkich artykułów zapoznajecie się ogólnie z pozornemi zagadkami lotniczemi, opiszę obecnie spadochron. Dziś tego środka używa się stale ze względu na zwiększenia bezpieczeństwa lotu, jednakowoż może zajść wypadek, że członek Ligi zostanie zapytany przez znajomego, który go poprosi o wyjaśnienie mu działania tego sprzętu. Aby mógł tego dokonać, opiszemy mu to poniżej. Ogólnie powiedziawszy, spadochron ma kształt olbrzymiego parasola, a więc jest półkulisty. U szczytu tej półkuli, która zbudowana jest z płatów lnianych lub jedwabnych, znajduje się otwór o średnicy 15 centm. w formie koła, który reguluje szybkość spadania. Końce półkuli są zaopatrzone w długie sznurki, które zbiegają się kilka metrów niżej w pierścień, który jest przymocowany do szelek. Szelkami opasuje się wyskakujący i wisi w nich w czasie lotu. Spadochron systemu „Heinecke" znajduje się złożony starannie w pokrywie brezentowej, która jako tornister (plecak) przypiętą jest do pleców lotnika. Koniec spadochronu przymocowuje się za pomocą sznurka lnianego do kadłuba samolotu. Sznurek ten jest tak długi, że pozwala swobodnie rozwinąć się spadochronowi.

W czasie walki, gdy samolot zostanie zapalony przez przeciwnika lotnik wyskakuje z kadłuba. Wówczas spadochron przytwierdzony u szczytu sznurem wyciąga się automatycznie z pokrywy brezentowej, sznurek zrywa się pod ciężarem lotnika — wytrzymuje bowiem tylko 12 i pół kl. — i spadochron rozwija się natychmiast. Trwa to parę sekund. Gdy spadochron się otworzy, rozpoczyna się powolny i przyjemny zlot ku ziemi. Opadanie, zależnie od wysokości trwa kilka do kilkunastu minut. Gdy spadochron unoszony wiatrem znajdzie się na ziemi, lotnik będący opasany szelkami, zaczyna już w powietrzu przebierać szybko nogami, a gdy tylko dotknie ziemi natychmiast biegnie w kierunku lotu. Równocześnie musi schwycić za linkę, która prowadzi do otworu znajdującego się u szczytu spadochronu. Ściągnąwszy ją energicznie ruchem w dół wywróci spadochron przez co wiatr nie będzie go podciągał.

Wiatr bowiem działa na znajdujący się nad ziemią spadochron jak na wielką płaszczyznę nośną. Następnie, gdy spadochron upadnie na ziemię, lotnik zdejmuje szelki z powłoką, układa je na ziemi, porządkuje linki łącząc je parami, wydłuża płaszczyznę nośną spadochronu układając fałd na fałdzie, poczem składa całość łamiąc ją kilkakrotnie w poprzek. Tak złożony spadochron, wyglądający jak kostka, wkłada do powłoki brezentowej, zapina ją i upiąwszy szelki na sobie może powtórzyć swój skok. Niezależnie od typu powyżej opisanego, możemy zastosować typ „Unz'a", który różni się tem od poprzedniego, że przed wyskokiem lotnik wyrzuca mały spadochronik, który pod wpływem prądu powietrza wyciąga z worka znajdującego się na plecach lotnika właściwy spadochron. Ostatnio czyniono próby we Francji ze spadochronem, który właściwie jest kadłubem pła-

towca. W razie niebezpieczeństwa, lotnik przesuwa dźwignię, która rozłącza samolot w połowie. Przednia część płatowca z silnikiem spada na ziemię, tylna gdzie znajduje się siedzenie pilota otwiera się zupełnie jak parasol i tworząc spadochron powoli opada ku ziemi. Spadochronów używano w końcu ubiegłego i na początku obecnego stulecia w różnych cyrkach gdzie popisywali się akrobaci. W czasie wojny światowej, z powodu walk powietrznych spadochron miał olbrzymie zastosowanie. Dziś wyskakiwanie ze spadochronu należy do warunków ćwiczebnych dla personelu wojsk balonowych. Postęp techniki dąży obecnie do stworzenia automatycznego spadochronu, któryby zapewniał pewny i spokojny zlot ku ziemi. Na tym zakończę mój popularny wykład o spadochronach a w następnym numerze opiszę coś innego.

M. D. Szczudłowski.

Straszna katastrofa kpt. Foncka.

Mniej więcej przed miesiącem, radjo z Ameryki rozgłosiło po całym świecie wieść o strasznej katastrofie lotniczej:

„Płatowiec kapitana Fonck'a nie wzniósł się w powietrze. Podczas startu natrafił na bruzdę, rozbił się i stanął w płomieniach. Kapitan Fonck i porucznik-pilot armji amerykańskiej Curtin. jego pomocnik, zdołali wyskoczyć z morza płomieni, lecz radjotelegrafista Francuz Charles Clarier i mechanik Rosjanin Aleksy Islamow spalili się na węgiel.“

Wieść ta okryła żałobą lotnictwo całego świata — przedewszystkiem Francji. — Kapitan Fonck, nasłynniejszy lotnik armji francuskiej z czasów światowej wojny, mający za sobą ponad 120 zestrzelonych płatowców niemieckich (z tego 75 prawnie przyznanych) — po wojnie światowej wyszedł z armji czynnej, oddając się jednakże pracy na korzyść lotnictwa, jako prezes towarzystw lotniczych i jako poseł do parlamentu.

W ostatnich czasach kapitan Fonck udał się do Ameryki, gdzie wespół ze słynnym inżynierem rosyjskim Igorem Sikorskim *), czynił przygotowania do olbrzymiego lotu nad oceanem Ameryka—Francja.

Wobec tego, że niektóre szczegóły projektowanego lotu podawane były do wiadomości społeczeństwa — zainteresowanie lotem znacznie wzrosło. Opinja francuska, tak drażliwa na palmę pierwszeństwa życzyła sobie aby zwycięzca gigantycznego lotu został nikt inny tylko Francuz. Nazwisko kapitana Foncka, lotnika niezmiernie popularnego we Francji, konwenjowało w zupełności.

Kilkakrotnie już kapitan Fonck zapowiadał swój odlot, jednak napotykał na pewne przeszkody, które go wstrzymywały. Sfery lotnicze francuskie

---

*) Inżynier Igor Sikorski konstruował dla armji rosyjskiej słynne płatowce niszczycielskie „Ilja Muromiec“. Jestto bezsprzecznie „ojciec“ lotnictwa niszczycielskiego. Jego płatowce znane były w r. 1913, a w roku 1914 brały czynny udział w wojnie światowej, w użyciu przez Rosjan.

ogarnął niepokój. Na kilka dni przed katastrofą jeden z kolegów Foncka, wysłał mu radjodepeszę z żądaniem wykonania lotu. „Oczy całej Francji wpatrzone są w Ciebie" — pisał. „Musisz lecieć, gdybyś nawet powątpiewał o rezultatach. Albo zginiesz — albo okryjesz się nowemi wawrzynami chwały! Leć!"

Dnia 21 września o świcie lotnisko zapełnione było tłumami publiczności. Na starcie stał już gotowy do lotu, płatowiec Sikorskiego „New-York—Paryż". Płatowiec miał wykonać lot poprzez morze bez lądowania, ogólnej odległości około 6000 klm. W tym celu zaopatrzono go w odpowiednią ilość materjałów pędnych dla 3-ch motorów, któremi się poruszał. Całość ważyła około 13 ton, przyczem wszystko opierało się wyłącznie na dwuch kołach podwozia (za wyjątkiem płozy ogonowej). Niektórzy z konstruktorów oddawna doradzali wzmocnić podwozie przez dodanie nowych podpórek i kół — jednak Sikorski upierał się, motywując to zbytecznem obciążeniem płatowca, przyczem rzekomo płatowiec ten był już wypróbowany i próby dały dodatnie rezultaty.

Oprócz kapitana Foncka płatowiec zabierał jako załogę pomocnika kapitana Foncka, porucznika-pilota marynarki amerykańskiej Curtina, radjotelegrafistę Clariera i mechanika Islamowa.

Wszystko już było przygotowane. Załoga weszła do płatowca, motory wypróbowane. Płatowiec miał startować po specjalnie przygotowanej drodze, o długości 2 kilometrów, a to w tym celu, by łatwiej i szybciej mógł osiągnąć szybkość niezbędną dla wzniesienia w powietrze 13-tonowego ciężaru.

Płatowiec powoli potoczył się po drodze... Nie upłynęło minuty, gdy stała się rzecz nieprzewidziana: płatowiec nachylił się na lewy bok, zawracając, zaczepił skrzydłem o ziemię i stanął w płomieniach. Tłum opanowało przerażenie. Wszyscy rzucili się ku palącemu się płatowcowi. — Z ognia wyskoczyło dwuch ludzi, czarnych od dymu — byli to kapitan Fonck i porucznik Curtin. Dwaj pozostali nie zdążyli już wyskoczyć. Płatowiec amerykański, dozorujący w powietrzu, syreną zaalarmował straże pożarne, lecz obecność ich nic nie pomogła — płatowiec wraz z częścią załogi spalił się doszczętnie.

Zarzucony zapytaniami, co się stało, por. Curtin odpowiada temi słowy: „Prowadziliśmy płatowiec, który powoli nabierał szybkość, osiągając tylko 105 kilometrów na godzinę. Już przebyliśmy trzy czwarte przygotowanej drogi, gdy w tem, opona lewego koła puściła i płatowiec pochylił się na lewo. Niemożliwym było utrzymać ruch płatowca w prostej linji, zresztą szybkość odrazu się zmniejszyła do 95 kilometrów na godzinę.

Wydaje mi się, że w tym momencie opona na prawym kole też puściła. Płatowiec raptownie skręcił na prawo, zaczepił się skrzydłem o ziemię i rozbił się. — Zostałem otoczony płomieniem..."

Do tego kapitan Fonck dodał, iż wiedział o tem, że opona pękła, lecz nie mógł już wstrzymać płatowca...

Kto ponosi winę — orzeknie specjalna komisja. Jednak, konstruktorzy samol że nie całego świata, z oburzeniem wspominają o tym wypadku, wska-

zując na kompletną ignorancję zasad konstrukcyjnych przy budowie tego płatowca. Niektórzy z nich starają się udowodnić, że płatowiec „New-York—Paryż“ — nigdy nie mógłby się wznieść w powietrze z obciążeniem 13 ton. Inni zaś, wskazują, że nonsensem konstrukcyjnym było oparcie całego płatowca wyłącznie na dwuch kołach, i na zbyt słabym podwoziu, które nie mogło wytrzymać ciężaru 13 tonowego. — Inni zaś twierdzą, że dla przelotu należało wybrać sprzęt francuski i motory francuskie, i wogóle przelot uskutecznić nie z New-Yorku, a z Paryża.

Natomiast, otrzymane nowe wieści z Ameryki, świadczą o tem, że kapitan Fonck nie zaniechał dalszych prób. Wespół z inżynierem Sikorskim przygotowują nowy płatowiec dla ponownego gigantycznego przedsięwzięcia.

Te same przygotowania gorączkowe czynią się i we Francji, gdzie kilku lotników francuskich, znanych z długich rajdów, postanowiło dokonać przelotu Paryż—New-York na płatowcu wyrobu i pomysłu francuskiego.

W najbliższym czasie będziemy świadkami nowych zmagań powietrznych.

M. R.

Dział urzędowy
Komitetu Wojew. L. O. P. P. w Poznaniu.

Kom. Woj. LOPP usilnie prosi Komitety powiatowe i równorzędne o natychmiastowe przekazanie dochodów z „Tygodnia Lotniczego" (na specjalnie przesłanych blankietach) — do P. K. O. na konto Nr. 205-713, zaznaczając na przekazie „dochód z Tygodnia Lotniczego".

L. 153426.

Kom. Woj. prosi, by Kom. Pow. i równorzędne przekazały do PKO. na konto 205-713 sumy gotówkowe pozostające na rachunkach bieżących tychże komitetów, zatrzymując do swej dyspozycji tylko sumy niezbędne dla swych potrzeb, przyczem sumy te nie mogą przekraczać 20% jednorazowych miesięcznych składek.

Okólnik Nr. 59.

Niektóre komitety lub koła Ligi Obrony Powietrznej Państwa podczas lotów propagandowych urządzają dochodowe loty pasażerskie, lecz nie zawsze wydają kwity na pobrane od pasażerów pieniądze.

Zarząd Główny, celem zapobieżenia ewentualnym podejrzeniom a nawet niesłusznym zarzutom, prosi komitety, ażeby urządzając płatne loty pasażerskie wydawały kwity na otrzymane pieniądze.

Wice-prezes (—) Falkiewicz.
Sekretarz generalny (—) Sznuk.
major obserwat.

SPRAWOZDANIE
z działalności propagandowej Kom. Woj. L. O. P. P. w Poznaniu.

Odczyty odbyły się w następujących miejscowościach:

Bukowice	w dniu	3. X.	p. mjr. Szczudłowski
Szubin	"	3. X.	p. por. Hesse
Leszno	"	10. X.	p. mjr. Szczudłowski
Janówiec	"	10. X.	p. kpt. Kładko
Śrem	"	10 X.	p. por. Jankowski
Gąsawa	"	10. X.	p. kpt. Moszczeński
Śmigiel	"	10. X.	p. por. Mayczyna
Września	"	10. X.	p. por. Popiela
Mogilno	"	10 i 11 X.	p. kpt. Berezowski
Kobylin	"	10. X.	p. por. Balcarek
Jarocin	"	10. X.	p. por. Turkiewicz
Wągrówiec	"	17. X.	p. por. Jankowski
Koźmin	"	17. X.	p. por. Tyrcha
Gostyń	"	17. X.	p. por. Balcarek
Leszno	"	17. X.	p. mjr. Szczudłowski
Rogoźno	"	17. X.	p. Korbel
Konin	"	17. X.	p. kpt. Szymyślik
Rawicz	"	17. X.	p. por. Mayczyna
Jutrosin	"	17. X.	" "
Miejska Górka	"	17. X.	" "
Wielichowo	"	17. X.	p. kpt. Monczewski
Ostrzeszów	"	17. X.	p. kpt. Berezowski
Międzychód	"	17. X.	p. kpt. Pawluć
Ryczywół	"	17. X.	p. kpt. Smerczak
Czarnków	"	17. X.	p. kpt. Mickiewicz
Nowy-Tomyśl	"	17. X.	p. kpt. Wroniecki
Zbąszyń	"	17. X.	p. red. Sawilski
Wytomyśl	"	17. X.	p. Weber
Miedzichowo	"	17. X.	p. Czajkowski
Gniezno	"	17. X.	p. por. rez. Sztybel
Orchowo	"	17. X.	p. por. Krajewski
Śrem	"	17. X.	p. por. Janeczko
Środa	"	17. X.	p. por. Kurdziel
Ostrów	"	17. X.	p. por. Tuskiewicz
Odolanów	"	17. X.	p. por. Tuskiewicz

Loty propagandowe wstrzymane dla złego stanu pogody w czasie tygodnia lotniczego odbyły się tylko do:

Szubina	w dniu	3. X.	poleciał	p. por. Skrzypiński
Janówca	"	9. i 10. X.	"	p. kpt. Kładko
Leszna	"	10. i 11. X.	"	p. pil. Skrzypek
Mogilna	"	10. i 11. X.	"	p. kpt. Berezowski
Kobylina	"	10. X.	"	p. por. Balcarek
Leszna	"	16. i 17. X.	"	p. sierż. Michalak
Wrześni	"	24. X.	"	p. kpt. Kładko
Leszna	"	24. X.	"	p. mjr. Szczudłowski
Międzychodu	"	24. X.	"	p. kpt. Pawluć

Ulotki rzucono z samolotów w następujących miejscowościach:

w dniu 10. X. Gniezno, Trzemeszno.

„ 17. X. Szamotuły, Wronki, Czarnków, Kruszewo, Chodzież, Bydgoszcz, Kcynia, Wągrówiec, Rogoźno, Oborniki. Września, Witkowo, Mogilno, Strzelno, Inowrocław.

„ 21. X. Buk, Nowy-Tomyśl, Zbąszyń, Międzychód, Sieraków, Wronki, Szamotuły.

„ 23. X. Środa, Jarocin, Gostyń, Śrem.

„ 24. X. Powidz, Gryzyna.

„ 25. X. Rawicz, Kościan, Czempin.

L. dz. 1340/26

Zarząd Kom. Woj. posiada pewne informacje, że w niektórych wypadkach Wiadomości LOPP. zostają magazynowane w Komitetach Pow. wzgl. Kołach lokalnych. Wiadomości LOPP. drukowane dla spopularyzowania idei lotnictwa, dla dania członkom zdrowej lektury, dla uwidocznienia najciekawszych z lotnictwem związanych rzeczy, muszą bezwzględnie docierać do każdego członka LOPP., gdyż należy mu się to z tytułu płaconych składek. Poszczególne Komitety Pow. i Koła lok. muszą uważać za swój obowiązek dostarczanie członkom „Wiadomości LOPP." we właściwym czasie. Naszych pp. członków prosimy, na wypadek niedostarczenia im „Wiad. LOPP." do dnia 15-go każdego miesiąca, zwracać się z reklamacjami bezpośrednio do Zarz. Wojew. Kom. w Poznaniu.

L. dz. 1338/26.

Celem nawiązania bliższego kontaktu z prowincją, Zarząd Kom. Woj. prosi ponownie swych p. członków o współpracę w wydawanych przez nas Wiadomościach LOPP. Wszelką korespondencję należy kierować do dnia 15 każdego miesiąca pod adresem: Redakcja Wiadomości LOPP. przy Komitecie Wojewódzkim w Poznaniu, Dyr. Kolei Państwow., pokój 29.

Kronika.

POLSKA.

Lotnicza akcja ratunkowa. Dnia 24 b. m. wylądował na lotnisku w Purubanku na aparacie Breguet kapitan Stachoń, przybyły z Warszawy, który udaje się z częściami zapasowemi, celem niesienia pomocy jednemu z aparatów, udających się do Estonii. Po uskutecznieniu naprawy oba aeroplany powrócą do Wilna

---

Według ostatnich statystyk stoi Polska pod względem komunikacji lotniczej na trzeciem miejscu w Europie, po Francji i Niemczech. Polska Linja Lotnicza utrzymuje pięć stałych linji komunikacyjnych pomiędzy Warszawą, Gdańskiem, Krakowem, Wiedniem i Lwowem, Tow. „Aero" utrzymuje stałą komunikację pomiędzy Warszawą i Po-

znaniem, Compagne Internationale de Navigation Aerienne zaś pomiędzy Warszawą, Pragą i Paryżem. Wewnętrzna sieć komunikacyjna wynosi obecnie w Polsce 4.000 klm.

Ponadto planowane jest założenie linji pomiędzy Puckiem i Kopenhagą, a następnie pomiędzy Lwowem, Czerniowcami, Bukaresztem i Galaczem w Rumunji, oraz Warszawą a Katowicami.

Opłaty pasażerskie są na polskich linjach lotniczych najniższe w Europie, przewóz 1 kg. towaru pomiędzy dwoma bezpośredniemi portami kosztuje 50 groszy, opłaty zaś za przesyłki pocztowe są tylko o 100 proc. wyższe od zwyczajnej opłaty pocztowej. Dodać należy, że poczta lotnicza łączy się świetnie z linjami w głąb zagranicy. I tak samoloty polskie dochodzące do Wiednia mają bezpośrednie połączenie dla poczty lotniczej do Monachjum, Budapesztu i Wenecji, samoloty do Gdańska z pocztą lotniczą do Berlina, Szczecina, Sztokholmu, Kopenhagi, Królewca i Moskwy, samoloty do Kopenhagi, z chwilą założenia tej linji, będą miały bezpośrednie połączenie z Londynem, a do Gałaczu z Konstantynopolem.

Kapitan Orliński po powrocie z rajdu do Tokio wyruszył w podróż z odczytami po Polsce. Dotychczas wygłosił je w Warszawie, Toruniu i Poznaniu.

Szef departamentu żeglugi powietrznej p. pułkownik pilot Rayski wyleciał z Warszawy na czele eskadry samolotów polskich przez Wilno do miast nadbałtyckich: Rygi, Tallina i Helsingforsu. Pułkownik Rayski poleciał na aparacie polskiej konstrukcji p. Zalewskiego, inżyniera, pułkownik Kossowski, por. Kuzian i por Cichocki na aparatach systemu Spad.

Znany pionier lotnictwa w Polsce inżynier Edmund Libański ogłosił w Kurjerze Lwowskim artykuł, opisując dzisiejsze codzienne podróże powietrzne w Polsce, przytacza orzeczenie Izby lekarskiej z roku 135 w sprawie oddziaływania kolei żelaznych na organizm ludzki. Ówczesna niemiecka Izba lekarska kategorycznie zażądała, aby cały tor kolejowy z obu stron nasypu zasłonięty był wysokim parkanem, gdyż widok pędzącego pociągu grozić może zawrotami głowy, a nawet słabszym organizmom paraliżem postępowym.

Podobnie jak przed 100 laty do kolejnictwa i dziś podnoszą się głosy krytyczne ze sfer lekarskich do żeglugi powietrznej, że szkodliwie oddziaływa ona na organizm ludzki. Jak dotąd jednak, mimo iż podróże powietrzne odbyło już setki tysięcy osób, nie słychać, aby komukolwiek przebywanie w powietrzu zaszkodziło na zdrowiu. (ATE) Lotnik.

W miejscowości Putschau pod Głogową na Dolnym Śląsku, zmuszony był wylądować w miesiącu bieżącym wojskowy samolot polski typu oPtez XV, znajdujący się w drodze z Poznania do Krakowa. Aparat wylądował bez szwanku i został zajęty przez policję, do czasu wyświetlenia sprawy przymusowego lądowania. Załoga samolotu składała się z por. Józefa Szryjskiego i sierżanta Karola Gutkinda z 3 pułku lotniczego w Ławicy. Po stwierdzeniu sprawy

przez urzędników, zresztą bardzo uprzejmem, tzw. „Flugüberwachungskokommando z Wrocławia zwolniono samolot, a lotnicy udali się w dalszą drogę.

Na ingres ks. prymasa Hlonda w Trzemesznie wyleciały z Poznania 3 samoloty typu Potez 15, celem przywitania naszego najprzewielebniejszego dusz-pasterza; o godz. 8, m. 20, kiedy msza św. połowa miała się ku końcowi, samoloty pod dowództwem kapitana Mickiewicza poczęły krążyć nad miastem, a kiedy ruszył pochód towarzyszyły mu do godziny 9-tej, poczem odleciały w stronę Poznania.

Raid balonów kulistych. W II-gim raidzie balonów kulistych o puhar im. płk. Wańkowicza, zwyciężył balon „Poznań". Przebył on drogę 208 klm. Załoga balonu w składzie por. Brenk — pilot i por. Kowalski — obserwator, zdobyła puhar im. pułk. Wańkowicza, jako nagrodę przechodnią, oraz puhar L. O. P. P., jako nagrodę zwykłą. Ponadto por. Kowalski otrzymał w nagrodę od L. O. P. P. srebrną papierośnicę.

Na raid ten L. O. P. P. wydała znaczki poczty balonowej, które będą miały już w czasie najbliższym dużą wartość filatelistyczną.

ANGLJA.

Radjo — a bezpieczeństwo lotu. Wskutek zepsucia się motoru, samolot angielski musiał w tych dniach opuścić się na wodę w kanale La Manche. Dzięki przytomności umysłu i zdolności pilota, kapitana Dismore, który potrafił manewrować statkiem w ten sposób, iż kadłub latawca utrzymał się na powierzchni wody, uratowano życie 10 pasażerom, w tej liczbie 7 Amerykanom, 2 Anglikom i jednemu Grekowi. Czas, w ciągu którego latawiec ze znajdującymi się w jego kabinie, pasażerami, utrzymywał się na powierzchni wody, wystarczył radjooperatorowi do nadania sygnałów alarmowych i wezwania pomocy. Ponieważ radjostacja nadawcza tego samolotu urządzona była według systemu kierunkowego, przeto z łatwością udało się ustalić miejsce wypadku.

Anglja. Znakomity lotnik angielski Alan Cobban odbył lot z Londynu do Australji i z powrotem; w chwili przylotu tysiączne tłumy, zgromadzone nad brzegami Tamizy, witały dzielnego lotnika.

Na lotnisku Stag Lane, należącem do zakładów lotniczych „De Havilland Aircraft Co.", został otwarty aerogaraż dla samolotów prywatnych, obliczony na sześć samolotów małej mocy typu Moth, który posiada boksy, stację benzynową i ręczny warsztat. Aerogaraż cieszy się niezwykłem powodzeniem, tak że Towarzystwo przystępuje do rozszerzenia zabudowań. (Lot. P.)

W tym roku jesienią odbywa lotnictwo angielskie przy pomocy statku R 33 próby urządzenia latających portów. Pierwszy taki port znajdował się na angielskim statku R 23 w roku 1919, który unosił ze sobą mały dwupłatowiec; samolot ten jednak mógł tylko startować. W roku 1923 ponowiono próby w Langley Field, dały one rezultaty lepsze, samolot lądował i startował. Obecnie chodzi o udoskonalenie technicznego urządzenia.

BELGJA.

Pierwszy silnik lotniczy został zbudowany niedawno w Belgji przez znaną fabrykę samochodów „Minerva" w Antwerpji. Posiada on 8 cylindrów bez zaworów, średnicy 100 mm., skoku 150 mm., przy 1600 obrotów posiada moc 140 MK., waży z osią śmigła 225 kg. (Lot P.)

FRANJA.

Lotnictwo na usługach rybołóstwa.

W dniu 25. 9. 1926 r. p. M. Belloe, dyrektor laboratorjum w La Rochelle, przedsięwziął podróż napowietrzną na sterowcu dwusilnikowym, celem wykrycia ław sardynek na wodach francuskich. Sterowiec po opuszczeniu o godz. 8, m. 30 Rochefort, dotarł do Chasiorn, gdzie odkrył pierwszą ławę sardynek, o czem przez radjo doniósł portom najbliższym.

W poszukiwaniach, udało się p. Belloe wykryć dwa rodzaje rybnych ław. Nakoniec o godz. 6 wieczorem po owocnych poszukiwaniach tak dla nauki jak i rybołóstwa, sterowiec wylądował w swym porcie.

Na przyszłość tego rodzaju wyprawy p. Belloe ma zamiar odbywać na hydroplanie.

W nocy dn. 28. 9. 1926 wielki samolot do bombardowania spadł w płomieniach w okolicach Chartres; pięciu wojskowych, którzy na aparacie tym lecieli, znaleziono zwęglonych pod jego szczątkami.

Aparat ten dwumotorowy, należał do 3-ej eskadry 22-go pułku lotniczego i odbywał nocne ćwiczenia zrzucania bomb; kierowany był prze porucznika Gindre.

O północy, sierżant Raymond Gvietot z samolotu, lecącego na kilkaset metrów przed aparatem por. Gindre, wyrzucił rakietę, która miała oznaczać, że znajdują się już nad objektem do bombardowania; w kika chwil potem tenże sam zauważył płomienie wydobywające się z samolotu; aparat przez długi jeszcze czas płonący szukał miejsca do lądowania, rzucał rakiety białe i czerwone, poczem spadł.

Przypuszczają, że pożar wywołała źle wystrzelona rakieta.

W sprawie zwiększenia bezpieczeństwa lotu, dokonany został ostatnio wielki krok naprzód. W dniu 9 września wyruszyli z lotniska Le Bourget o godz. 19,25 por. Girardot i Cormillon na samolocie Bréguet 19 A 2 z silnikiem Lorraine — Dietrich 450 MK. w zamiarze przebycia w ciągu nocy przestrzeni 2100 klm Paryż—Rabat. Samolot zaopatrzony został w normalną stację radjową oraz antenę kierunkowo-odbiorczą. Kierując się tylko sygnałami stacyj radjowych w: Viry-Chtillon, Bordeaux, Tuluzie, Algierze i Casablanca, które samolot wywoływał sygnałami Morse'a na falach 650 m. i od których otrzymywał odpowiedzi radjofoniczne na fali 1400 m., lotnicy przybyli do Rabatu o godz. 7-ej rano dnia 10 września, lecąc zatem z przeciętną szybkością 185 km. w godz. Raid ten, aczkolwiek ani odległością, ani szybkością dziś już nam nie imponuje, dowiódł jednak, że nawigacja powietrzna przy pomocy radjogonjometrii nie przedstawia żadnych specjalnych trudności. Z lotu tego

wynika, że największy wróg lotnika: mgła — nie jest już niebezpieczną, ponieważ i nie widząc ziemi, może się dokładnie orjentować. (Lot P.)

HISZPANJA.

Z przyszłą wiosną zostanie otwarta nowa międzynarodowa linja komunikacji powietrznej Berlin—Madryt, która połączy najpoważniejsze towarzystwa lotnicze Szwajcarji, Niemiec, Francji i Hiszpanji. Dotąd Berlin łączyła tylko linja powietrzna z Marsylją przez Strassburg; nowa linja będzie miała kierunek Berlin, Bâle, Genève, Marseille, Barcelone, Madrid.

W roku 1928 na wiosnę wylatuje z Sevilli do Buenos-Aires pierwszy olbrzymi sterowiec nowej linji powietrznej Hiszpanja—Południowa Ameryka. Przelot nad oceanem będzie trwał 3 dni. Umowę między rządem hiszpańskim i towarzystwem niemieckim już podpisano; kompanja otrzymuje subsydjum w wysokości 30 mil. pessetów, rozłożoną na pięć lat. W najbliższym czasie zacznie się budowa hangarów w Sevilli. Każdy przelot będzie kosztował 200 000 pesset, jednak opłaty za przewóz towarów i pasażerów będą w zupełności pokrywać rozchody.

Rząd argentyński zgłosił również swój udział w takich samych ramach jak rząd Hiszpanji i w Buenos-Aires przystępują do budowy hangarów dla sterowców i urządzeń dla fabrykacji gazu. Przeloty będą się odbywały na sterowcach nowego typu; konstruktor tychże inżynier Eckner wyjeżdża do Hiszpanji celem zbadania warunków miejscowych, a komisja specjalistów, która będzie mu towarzyszyła, wyrusza kierować robotami. W Friedrichshafen wykańcza się budowę pierwszego sterowca, a bezpośrednio po wypuszczeniu tegoż zacznie się budowa trzech następnych; z końcem roku przyszłego kompanja przewiduje wykończenie jeszcze jednego.

Dla wygody pasażerów inżynier zastosował przy budowie sterowców cały szereg różnych udogodnień i specjalne urządzenia do przewozu bagażu i poczty.

Sterowiec będzie napełniany nowym specjalnym gazem, długość jego wynosi 230 mtr., szerokość 31 mtr., wysokość 35 mtr.; nadzwyczaj silna stacja radjotelegraficzna umożliwi mu stałe porozumiewanie się z kontynentem. Techniczną obsługę sterowca będą stanowili Niemcy, pozatem personel cały będzie się składał z Hiszpanów.

NIEMCY.

Pociąg powietrzny. — Budowa wielkiego samolotu pasażerskiego. — Agencja Wolffa podaje opis olbrzymiego samolotu, budującego się obecnie w Dessau (całkowicie z metalu). Aparat ten, obliczony na 100 pasażerów, posiada imponującą długość 126 metrów i zaopatrzony jest w cztery odpowiedniej siły motory. By wyzyskać przestrzeń, wybudowano pomiędzy skrzydłami pomieszczenia dla poczty, bagażu i nawet kajuty dla zmieniającego się podczas jazdy personelu. Kabiny pasażerskie urządzone są na wzór wagonów sypialnych. Sala restauracyjna i czytelnia umożliwiają odbywanie podróży transoceanicznych temi samolotami w idealnie wygodnych warunkach.

Radjo. — Lotnictwo i radjo. — Różnego rodzaju wynalazki w dziedzinie postępu techniki, pozostają w dzisiejszych czasach wszechstronnie zastosowanie w dużej łączności z radjo. Dotyczy do specjalnie wynalazków z dziedziny komunikacji. Szybki rozwój i popularyzacja komunikacji lotniczej, pasażerskiej i towarowej spowodował, że radjo jest nieocenionym kompasem i środkiem zabiezpieczającym podczas podróży powietrznych na dłuższe dystanse.

Przykładem zastosowania radja w lotnictwie może być specjalna lotnicza stacja nadawczo-odbiorcza, która się znajduje w Tempelhofie pod Berlinem, a która należy do najlepiej uposażonych i urządzonych instytucji tego rodzaju na świecie. Każdy aparat komunikacji pasażerskiej jest zaopatrzony w małą stację nadawczo-odbiorczą, która podczas trwania podróży jest w bezustannym kontakcie z główną stacją na lotnisku w Tempelhofie i tam otrzymuje dokładne informacje, przedewszystkiem z dziedziny meteorologji. Lotnicze stacje radjowe nadawczo-odbiorcze są przystosowane do telegrafji i telefonji bezdrutowej, przyczem każdy z tych rodzajów porozumiewania się ma swoją falę, zatwierdzoną urzędowo na podstawie międzynarodowego porozumienia. W ten sposób więc pasażer lecący z Berlina do Moskwy może podczas lotu porozumiewać się telefonem bez drutu ze swoim znajomym, który w tym samym czasie jedzie pociągiem z Berlina do Hamburga. W rozmowach telefonicznych przeszkadzają jeszcze dzisiaj szum i huk motoru, przeszkoda ta jednak zostanie zdaniem techników niedługo już usunięta. Antena aparatu nadawczo-odbiorczego, znajdującego się na aeroplanie, stanowi drut długości 70 metrów, który zwisa z aparatu podczas podróży i jest ściągany przy pomocy specjalnej ręcznej windy.

SOWIETY.

Dwóch lotników rosyjskich Gromow i Radzewicz przystąpiło do zrealizowania raidu europejskiego; dokonali oni przelotu z Moskwy do Królewca, Berlina, Paryża, Rzymu, Wiednia, Warszawy i z powrotem do Moskwy; 7000 klm. przebyli w 34 godziny 22 m. lotu efektywnego. Po raidzie Moskwa—Pekin jest to najwspanialszy wynik zdobyty przez lotnictwo sowieckie, który wykazuje sprawność aparatu i silnika, wykazuje wszystkie walory pilotów sowieckich.

Przelot ten jest również dużym sukcesem dla francuskiego przemysłu, bowiem aparat Gromowa wyposażony był w radjator Lamblin'a.

STANY ZJEDNOCZONE.

(Stan Nevada.) W dniu 3. 10. 1926 r. amerykański samolot pocztowy zderzył się w powietrzu z wielkim orłem, którego zabił na miejscu; samolot został poważnie uszkodzony i musiał natychmiast lądować.

Czcionkami Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A w Poznaniu, św. Marcin 37